



Sjöfartsverket

Sjöfartsverkets

INFORMATIONSBLAD

5/23.5.2008

FRIVILLIGT BYTE AV BARLASTVATTEN I NORDOSTATLANTEN OCH ÖSTERSJÖN

Spridningen av främmande arter, som inte hör till ekosystemet, via fartygens barlastvatten, kan vara skadlig ur ekologisk synvinkel och för folkhälsan. Spridningen kan också ha betydande inverkan på samhället och ekonomin. För att förhindra spridningen av främmande arter godkände den Internationella sjöfartsorganisationen IMO i februari 2004 den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment (International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments/Barlastvattenkonventionen). Då konventionen ännu inte trätt i kraft har de fördragsslutande parterna i konventionen för skyddande av den marina miljön i Nordostatlanten (OSPAR) och konventionen för skyddande av den marina miljön i Östersjön (HELCOM) dragit upp tillfälliga riktlinjer med frivilliga åtgärder för att minska spridningen av främmande arter i Nordostatlanten och Östersjön.

Fartyg som seglar in i de havsområden som omfattas av OSPAR eller HELCOM konventionen ombeds frivilligt uppfylla IMO:s krav på byte av barlastvatten enligt Barlastvattenkonventionen. Fartygen uppmanas också göra upp en barlastvattenhanteringsplan samt registrera alla åtgärder som vidtagits i fråga om barlastvattnet. Noggrannare instruktioner i bilagorna.

Bifogat återges:

- gemensamt tillkännagivande till sjöfarten av de fördragsslutande parterna i HELCOM och OSPAR om de allmänna riktlinjerna för tillämpandet av den frivilliga, tillfälliga D1-standarden för byte av barlastvatten i Nordostatlanten och Östersjön, och
- standardformat för barlastvattenhanteringsplanen

Informationsbladet finns också på engelska på nätadressen www.fma.fi

Tf. Sjösäkerhetsdirektör

Pekka Korhonen

Sjöfartsinspektör

Markus Helavuori

Ytterligare upplysningar:

Markus Helavuori
telefon 020 448 4242

Dnr 681/00/2008

ISSN 1455-9056

Prenumeration
och försäljning:

Sjöfartsverket
Registratorskontoret
kirjaamo@fma.fi

Besöksadress
Porkalagatan 5
00180 Helsingfors

Postadress
PB 171
00181 Helsingfors

Telefon
020 4481

Fax
020 448 4355

Gemensamt tillkännagivande till sjöfarten av de fördragsslutande parterna i HELCOM och OSPAR om de allmänna riktlinjerna för tillämpandet av den frivilliga, tillfälliga D1-standarden för byte av barlastvatten i Nordostatlanten och Östersjön (General Guidance on the Voluntary Interim application of the D1 Ballast water Exchange Standard in the North-East Atlantic and the Baltic Sea)

1. Inledning

1.1 Fyllning och länsning av barlastvatten är en väsentlig del av fartygsdriften, eftersom stora fartyg behöver tusentals ton vatten för att bibehålla sin stabilitet, manöverförmåga och sitt djupgående. Barlastvattnet innehåller hundratals mikroskopiska arter, som fartyget transporterar till nya destinationer. De allra flesta av dessa arter överlever inte resan, medan de arter som överlever kan etablera sig i en ny miljö om de biologiska och yttre betingelserna är gynnsamma. Det finns flera väldokumenterade exempel på negativa påföljder som främmande arter som har spridits via barlastvatten har orsakat runt om i världen. Sådana främmande arter kan, särskilt om de sprids, ha allvarliga följder för ekologin, ekonomin och folkhälsan.

1.2 Med anledning av detta har Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) genom sin kommitté för skydd av den marina miljön under många år utvecklat den internationella lagstiftningen för att förhindra den skadliga inverkan som transport av vattenlevande organismer i fartygs barlastvatten har.

2. IMO-konvention

2.1. Den 9-13 februari 2004 hölls en diplomatisk konferens för att godkänna den "Internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment" (Barlastvattenkonventionen). Denna konvention tar i bruk den internationella lagstiftningen för första gången och träder i kraft 12 månader efter att den har undertecknats av minst 30 stater, vilkas handelsflottor sammanlagt står för minst 35 procent av världshandelsflottans tonnage. Första tillämpningsdatum är 2009, med följande undantag: IMO resolution A.1005(25) säger att "Ett fartyg byggt år 2009, för vilket regel B.3-3 gäller, behöver inte uppfylla kraven i Standard D2 före sin andra årsbesiktning, dock senast 2011".

2.2. Konventionen föreskriver två standarder för näringen – den första ger en standard för byte av barlastvatten och den andra grundar sig på behandlingen av barlastvatten. Dessa standarder beskrivs nedan:

- **Standard D1** – Byte av barlastvatten (minst 95 procent av volymen barlastvatten) eller om genomflödesmetoden används – genompumpning av tre gånger volymen i varje barlastvattentank.
- **Standard D2** – Fartyg som behandlar barlastvatten med ett system som är godkänt av administrationen, får släppa ut:
 - mindre än 10 livsdugliga organismer per kubikmeter som har en minsta dimension som är ≥ 50 mikrometer och
 - mindre än 10 livsdugliga organismer per milliliter med en minsta dimension som är < 50 mikrometer och ≥ 10 mikrometer.

Utsläpp av indikatormikrober får inte överstiga koncentrationerna:

a) toxikogena *Vibrio cholerae* med mindre än 1 kolonibildande enhet (kbe) per 100 milliliter eller mindre än 1 kbe per gram av djurplanktonprov,

b) kolibakterien *Escherichia coli* mindre än 250 kbe per 100 milliliter,

c) intestinala enterokocker mindre än 100 kbe per 100 milliliter.

Dessa krav träder i kraft för olika fartyg vid olika tidpunkter såsom föreskrivs i regel B-3 i konventionen.

2.3. I konventionens artikel 13 (3) konstateras att

"För att främja konventionens syften ska parter som har ett gemensamt intresse i att skydda miljön, människors hälsa, egendom och resurser i ett visst geografiskt område, särskilt parter som ligger intill slutna eller halvslutna hav, sträva efter att, med beaktande av karakteristiska regionala särdrag, främja regionalt samarbete, bl.a. genom att ingå regionala avtal som är förenliga med denna konvention. Parterna skall söka samarbeta med parter i regionala avtal för att utveckla harmoniserade förfaranden."

Före konventionen träder i kraft har därför har de fördragsslutande parterna i OSPAR och Helsingfors-konventionerna: Belgien, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Tyskland, Lettland, Litauen, Luxemburg, Island, Irland, Nederländerna, Norge, Polen, Portugal, Ryska federationen, Spanien, Sverige, Schweiz och det förenade kungariket Storbritannien och Nordirland, samarbetat för att utveckla frivilliga, provisoriska riktlinjer för hanteringen av barlastvatten i Nordostatlanten och Östersjön för att minska risken för att icke-inhemska arter sprids genom barlastvatten. Europeiska kommissionen understöder också dessa riktlinjer.

3.0 Allmänna riktlinjer för tillämpandet av den frivilliga, tillfälliga D1-standard för byte av barlastvatten i Nordostatlanten och Östersjön.

3.1 Dessa riktlinjer ingår i två separata tillfälliga strategier som håller på att utvecklas genom Konventionen för skydd av den marina miljön i Nordostatlanten (OSPAR-konventionen) och Konventionen om skydd av Östersjöområdet marina miljö (Helsingforskonventionen). Efter att ha diskuterat insåg de båda kommissionerna som leder OSPAR- och Helsingforskonventionerna att det fanns gemensamma alternativ för riskhantering i båda strategierna. Det här ledde till utvecklandet av de allmänna riktlinjerna för tillämpandet av den frivilliga, tillfälliga D1-standard för byte av barlastvatten i Nordostatlanten och Östersjön, som grundar sig på konventionens krav gällande byte av barlastvatten.

3.2 För att minska risken för att icke-inhemska arter förs in i ett OSPAR eller HELCOM havsområde genom byte av barlastvatten, förväntas fartyg som går in i nordostatlantiska farvatten tillämpa dessa frivilliga riktlinjer (se bilaga 1) från den 1 april 2008. Det bör observeras att genast då konventionen träder i kraft så blir dessa riktlinjer obligatoriska. Efter att konventionen har trätt i kraft och fartygen måste följa konventionens D-2 standard för kvaliteten på barlastvatten, kommer emellertid dessa riktlinjer inte längre att gälla.

3.3 Det bör noteras att dessa riktlinjer uttryckligen gäller fartyg som anlöper OSPAR-havsområdet från både transatlantiska rutter och rutter som passerar Västafrika. Riktlinjerna gäller inte fartyg som anlöper OSPAR-området från Medelhavet. För fartyg som trafikerar OSPAR och HELCOM-områdena kommer det inom den närmaste framtiden att utvecklas och distribueras ytterligare lämpliga hanteringsåtgärder och riktlinjer för att minska risken som uppstår vid överföringen av icke-inhemska arter genom barlastvatten.

3.4 Ytterligare uppgifter om dessa strategier finns på:

[<http://www.mcga.gov.uk>] för OSPAR-strategin

[http://www.helcom.fi/BSAP/ActionPlan/otherDocs/en_GB/roadmap/] för HELCOM:s vägkarta

4.0 Ytterligare information

Ytterligare information kan erhållas av:

Sjöfartsverket
Sjösäkerheten
Markus Helavuori
PB 171
00181 Helsingfors

tel. 0204 48 4242
mobil 040 867 3242
markus.helavuori@fma.fi

Bilaga 1

Allmänna riktlinjer för tillämpandet av den frivilliga, tillfälliga D1-standarden för byte av ballastvatten i Nordostatlanten och Östersjön. (General Guidance on the Voluntary Interim application of the D1 Ballast Water Exchange Standard in the North-East Atlantic and the Baltic Sea)

1. I väntan på att Internationella sjöfartsorganisationens Internationella konvention om kontroll och hantering av fartygs ballastvatten och sediment (Ballastvattenkonventionen) ska träda i kraft, förväntas fartyg som anlöper de havsområden som omfattas av:

- konventionen för skydd av den marina miljön i nordöstra Atlanten (OSPAR-konventionen); och
- konventionen om skydd av Östersjöområdets marina miljö (Helsingforskonventionen)

från och med den 1 april 2008 på frivillig basis tillämpa följande riktlinjer för att minska risken för att icke-inhemska arter sprids genom ballastvatten. Riktlinjerna vänder sig till de fartyg som omfattas av artikel 3 i Ballastvattenkonventionen med beaktande av undantagen i regel A-3 i samma konvention. Dessa riktlinjer ersätter inte kraven i Ballastvattenkonventionen, utan utgör den första delen av de provisoriska strategierna för regional hantering av ballastvatten i Nordostatlanten och Östersjön enligt artikel 13 (3). Dessa riktlinjer gäller inte längre då ett fartyg fyller förutsättningarna för att tillämpa D-2 standarden i denna konvention eller då Ballastvattenkonventionen träder i kraft och fartyget måste tillämpa D-2 standarden.

2. Om byte av ballastvatten på något sätt kan äventyra ett fartygs säkerhet, ska detta inte utföras. Dessutom ska dessa riktlinjer inte tillämpas på intag eller tömning av ballastvatten och sediment som görs för att säkerställa fartygets säkerhet i nödsituationer eller vid räddande av människoliv till sjöss i Nordostatlanten och Östersjön.

3. Som sådana farvatten definieras

- de internationella farvattnen och fördragparternas (i OSPAR- och Helsingforskonventionerna och som också är IMO:s medlemsstater*) inre vatten och territorialhav, havet bortom och i anslutning till det territorialhav som faller under kuststatens jurisdiktion enligt folkrätten, och det fria havet, inklusive havsbottnarna och dess underlag, inom följande gränser:

de delar av Atlanten och Norra Ishavet och till dessa gränsande hav, inklusive Östersjön, som är belägna norr om 36° nordlig bredd och mellan 42° västlig längd och 51° östlig längd, med undantag av Medelhavet och till detta gränsande hav till skärningspunkten mellan parallellen 36° nordlig breddgrad och meridianen 5° 36' västlig längd;

- den del av Atlanten som är belägen norr om 59^o nordlig bredd och mellan 44^o västlig längd och 42^o västlig längd.
4. Varje fartyg som seglar in i dessa vatten bör ha en barlastvattenhanteringsplan som följer riktlinjerna för barlastvattenhantering och utvecklandet av barlastvattenhanteringsplaner. (G4) (IMO:s resolution MEPC.127(53)).
 5. Varje fartyg som seglar in i dessa vatten ska anteckna all verksamhet gällande barlastvatten.
 6. Fartyg som seglar in i dessa vatten ska utföra byte av barlastvatten såsom föreskrivs i Barlastvattenkonventionens D1-standard, minst 200 nautiska mil från närmaste land och i vatten av minst 200 meters djup. Detta inkluderar fartyg som seglar genom Atlanten eller går in i de områden som omfattas av OSPAR- eller Helsingforskonventionen från rutten som passerar den västafrikanska kusten. Standarden gäller inte fartyg som seglar in i området från Medelhavet. En karta som visar dessa områden finns i bild 1.
 7. Om bytet inte har gjorts, förväntas fartyg att göra detta (enligt D-1 standarden) i vatten som är minst 200 nautiska mil från närmaste land och i vatten av minst 200 meters djup inom nordöstra Atlanten. (Om detta inte är möjligt, ska bytet ske i ett område med samma djup, men så långt från närmaste land som möjligt och under alla omständigheter minst 50 nautiska mil från närmaste land). Observera att inget område i Östersjön fyller dessa kriterier. En karta över dessa områden finns i bild 1.
 8. Under rengöring av barlasttankar får utsläpp av sediment inte ske inom 200 nautiska mil från den nordostatlantiska kusten eller inom Östersjön.

* De fördragsslutande parterna i OSPAR- och/eller Helsingforskonventionen och som också är IMO:s medlemsstater är de följande: Belgien, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Tyskland, Lettland, Litauen, Luxemburg, Island, Irland, Nederländerna, Norge, Polen, Portugal, Ryska federationen, Spanien, Sverige, Schweiz och det förenade kungariket Storbritannien och Nordirland. Dessa riktlinjer har också stöd i Europeiska kommissionen.

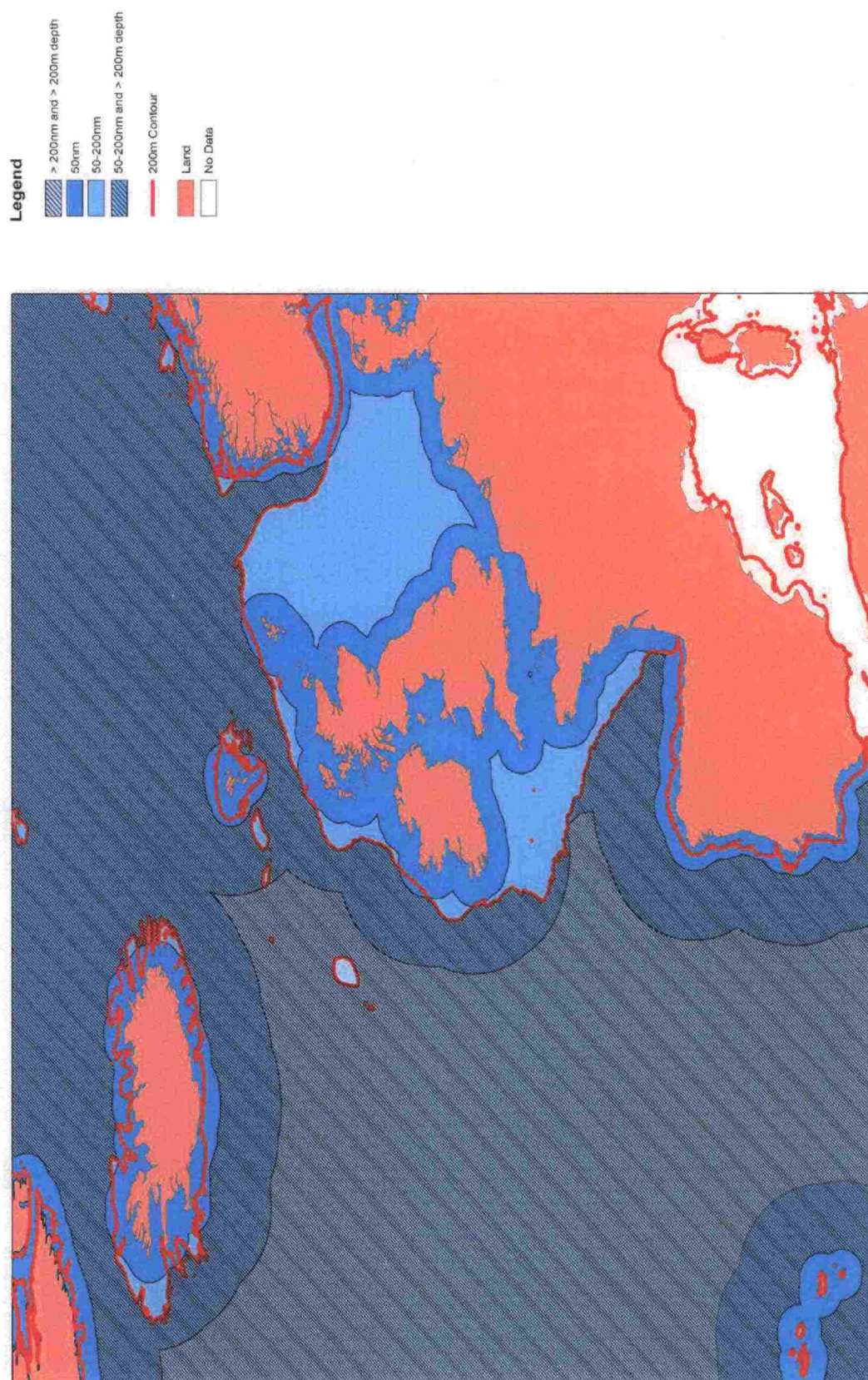


Bild 1: Karta över nordvästra Europa som visar gränslinjerna för 200 nm och 50 nm och för djup av 200 m.

Bilaga 1 till IMO:s riktlinjer för barlastvattenhantering och utveckling av barlastvattenhanteringsplaner (G4) (Guidelines for ballast water management and development of ballast water management plans, IMO:s resolution MEPC.127(53)).

STANDARDFORMAT FÖR BARLASTVATTENHANTERINGSPLANEN

INGRESS

Barlastvattenhanteringsplanen bör innehålla den information som krävs i konventionens regel B-1.

Följande information bör inkluderas som handledning i uppgörandet av planen. Planen bör vara fartygsspecifik.

INLEDNING

I början av varje plan bör det finnas en formulering som återspeglar syftet med texten som följer.

1 Denna plan är skriven i enlighet med kraven i regel B-1 i den Internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, 2004 (Barlastvattenkonventionen) och riktlinjerna i anknytning till denna.

2 Syftet med planen är att uppfylla kraven på kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment i enlighet med riktlinjerna för barlastvattenhantering och utveckling av barlastvattenhanteringsplaner, resolution MEPC 127(53) (Riktlinjerna). Den ger handledning i verksamhetsnormerna för planering och hantering av barlastvatten och sediment och beskriver vilka metoder som är säkra att använda.

3 Denna plan har godkänts av administrationen och inga ändringar eller revideringar får göras till någon del av den om inte administrationen har godkänt detta på förhand.

4 Godkänd myndighet kan på begäran kontrollera denna plan.

Observera: Planen ska vara avfattad på fartygets arbetsspråk. Om det inte är engelska, franska eller spanska, ska en översättning till något av dessa språk bifogas.

DETALJER OM FARTYGET

Åtminstone följande detaljer måste inkluderas:

Fartygets namn;

Flagga;

Registreringshamn;

Bruttodräktighet;

IMO-nummer*;

Längd mellan pendiklar;

Bredd;

Internationell anropssignal;

Största barlastdjupgående (normalt och hårt väder);

Fartygets totala barlastkapacitet i kubikmeter och andra enheter om dessa kan tillämpas på fartyget;

En kort beskrivning av den/de huvudsakliga metoden/metoderna för barlastvattenhantering som används på fartyget; och

Uppgift om befattningshavare ombord som ansvarar för barlastvattenhanteringen.

* I enlighet med resolution A.600(15), IMO Ship Identification Number Scheme.

FÖRTECKNING

En förteckning över avsnitten ska inkluderas i hänvisningen till planens innehåll.

SYFTE

Innehåller en kort introduktion för fartygets besättning. Denna ska beskriva behovet av barlastvattenhantering och vikten av noggranna registreringar.

PLANER ÖVER/RITNINGAR AV BARLASTSYSTEMET

Planerna över eller ritningarna av barlastsystemet kan till exempel vara:

- 1) placeringen av barlasttankarna;
- 2) en plan över barlastkapaciteten;
- 3) ett schema över ledningarna och pumparna för barlastvatten, inklusive systemen för ventilation och pejling;
- 4) pumpkapaciteten för barlastvatten;
- 5) det system för barlastvattenhantering som används ombord, med hänvisning till de detaljerade drifts- och underhållsmanualer som finns ombord;
- 6) de installerade systemen för barlastvattenhantering; och
- 7) en fartygsplan och -profil, eller en schematisk ritning av hur barlasten är arrangerad.

BESKRIVNING AV BARLASTSYSTEMET

En beskrivning av barlastsystemet.

STÄLLENA FÖR STICKPROVSTAGNING AV BARLASTVATTEN

Listor och/eller diagram som visar ställena för stickprovstagning och tillträde till rörledningar och barlastvattentankar.

Påpekas att stickprovsundersökningen av barlastvatten huvudsakligen utförs av en auktoriserad myndighet och att besättningsmedlemmarna knappast kommer att behöva ta stickprov utom på uttrycklig begäran och under övervakning av den auktoriserade myndigheten.

HUR SYSTEMET FÖR BARLASTVATTENHANTERING ANVÄNDS

En noggrann beskrivning av hur det/de system för barlastvattenhantering som finns ombord används.

Information om allmänna försiktighetsåtgärder gällande barlastvattenhantering.

SÄKERHETSFÖRFARANDE GÄLLANDE FARTYGET OCH BESÄTTNINGEN

Detaljer om de specifika säkerhetsaspekter som gäller för det system för barlastvattenhantering som används.

ANVÄNDNINGS- ELLER SÄKERHETSRESTRIKTIONER

Detaljer om de specifika användnings- eller säkerhetsrestriktionerna, inklusive de restriktioner som hänför sig till hanteringssystemet, som påverkar fartyget och besättningen samt hänvisningar till tillvägagångssättet att tryggt gå in i tankarna.

BESKRIVNING AV METODEN/METODERNA SOM ANVÄNDS OMBORD FÖR BARLASTVATTENHANTERING OCH KONTROLL AV SEDIMENT

Detaljer om den/de metoder som används ombord för barlastvattenhantering och kontroll av sediment, inklusive beskrivning av tillvägagångssättet steg-för-steg.

FÖRFARANDEN FÖR AVLÄGSNANDE AV SEDIMENT

Förfaranden för avlägsnande av sediment till sjöss och på land.

KOMMUNIKATIONSMETODER

Uppgifter om metoderna för att koordinera utsläpp av barlastvatten i en kuststats vatten.

BEFATTNINGSHAVARENS UPPGIFTER

Sammanfattning av befattningshavarens uppgifter.

KRAVEN PÅ REGISTRERING

Detaljer om konventionens krav på att föra bok.

UTBILDNING AV BESÄTTNINGEN OCH INTRODUKTION

Information om utbildningen av besättningen och introduktionen.

DISPENSER

Uppgifter om eventuella dispenser som fartyget har fått enligt regel A-4.

GODKÄNNANDE MYNDIGHET

Uppgifter om godkännande myndighet och dess stämpel.